

芳賀町における社会実験について

実験概要(R6→R7)



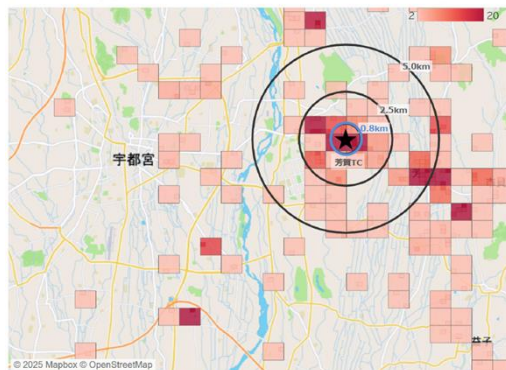
経過

国土交通省道路局 道路に関する新たな取組の現地実証実験（社会実験）に採択
・2力年で採択を受け、R6に調査・分析を行い、R7に実証実験を実施

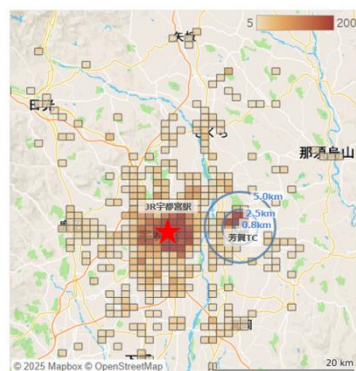
R6調査結果

- 1) 芳賀TCの駐車場は、ほぼ満車に近い。また、**近距離から利用される傾向。**（利用現況）
- 2) LRT開業後も、宇都宮市⇔芳賀町間で自動車移動が見られる。（潜在需要）
- 3) **高齢者の安全な移動**を支援する交通手段が必要。（安全性）
- 4) 町中心部を結ぶ南北方向の公共交通が必要。（3次交通）

起点 - TC芳賀 240分以上の滞在車両



JR宇都宮駅周辺に長時間(240分以上)駐車していた車両の起点



- 70歳以上の高齢の方の約7割が自分で運転
- 慣れた町内の運転に不安はない（約9割が回答）
- 町外（特に宇都宮市内）の運転は不安（約7割が回答）
- 運転に不安を抱く方が公共交通の導入に期待（約9割が回答）

⇒ 高齢者の安全な移動を支援する交通手段が必要



移動需要に応じた交通モードの選定⇒ R 7 実験

- 実験①
「カーシェアリング実証実験」
- 実験②
「高齢者への新たな移動支援と公共交通との接続に係る実証実験」



実験① カーシェアリング実証実験

【概要】

- ・町公用車(N-VANe:)2台を芳賀工業団地TCに設置
- ・土日祝のみ実施（無償、利用時間は最大1.5時間）
- ・令和7年10月から令和8年1月まで実施

【目的】

- ・芳賀工業団地TCからの端末交通(2次交通)としての有効性を検証

【結果】

- ・延べ70人利用

実験② 高齢者への新たな移動支援と公共交通との接続に係る実証実験

【概要】

- ・農業者トレーニングセンターで移動支援モビリティを貸出し
- ・交通不便地域の住民を対象に、町中心部への移動支援
- ・令和7年6月から11月まで、月2回実施

【目的】

- ・農業者トレーニングセンターを中心に移動支援モビリティを貸出し、モビリティハブとしての機能を検証

【結果】

- ・延べ114人利用

実験①



実験②

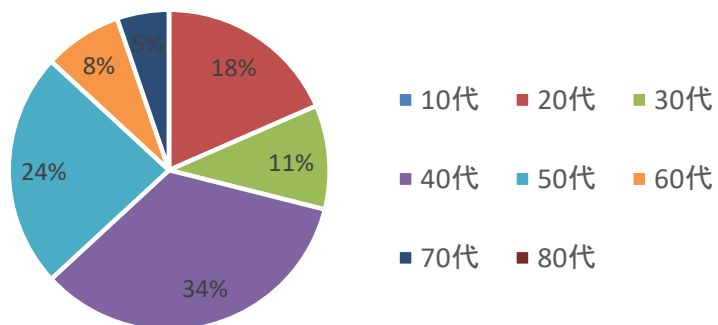




実験① カーシェアリング実証実験

- 割合としては40代、50代の利用が多いが、上は70代、下は20代まで幅広い年代の利用を確認
- 移動距離は10.0kmから25.0kmが31%と最も多い。**25.0km以上の利用をする合計が61%**である。
⇒市町村別利用割合の**町内・町外の割合と概ね一致**しており、町外への利用（25.0km以上）が約6割と**広域的な利用が多い**。利用時間も**1時間以上の合計が61%**である。

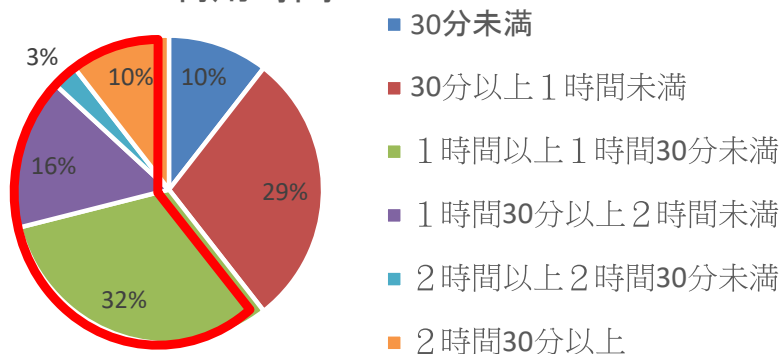
年代別利用者



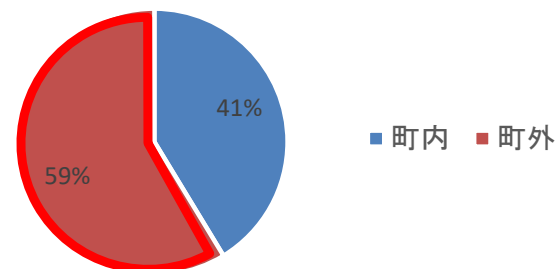
移動距離分布



利用時間



移動目的地

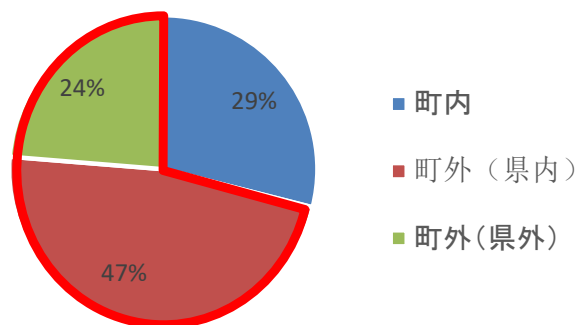




実験① カーシェアリング実証実験

- 利用者の居住地は**町外が71%**、うち**24%が県外**である。また、利用目的は**娯楽目的（レジャー・ドライブ・買い物・観光等）**の利用が多く、**町外からのLRTの2次交通としての有効性**を確認
- また、**町外の利用や幅広い年代の利用**があったことから、**多様な周知方法による効果**によるものと推察。
(HP、プレスリリース、SNS、LRT車内広告、チラシ、ポスター等)

利用者の居住地

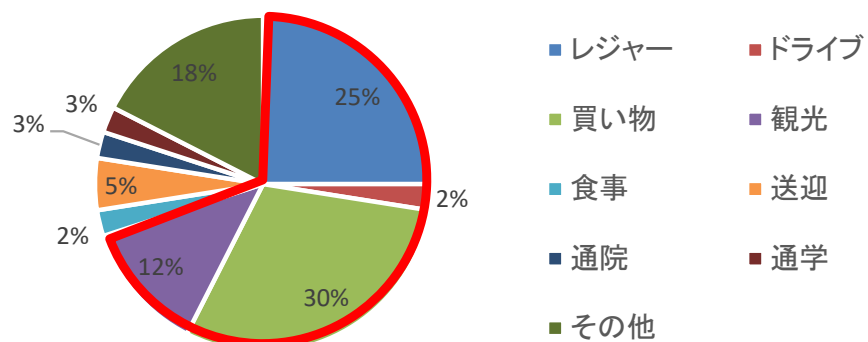


▲チラシ・ポスター



▲チラシ

利用目的



▲LRT車内広告

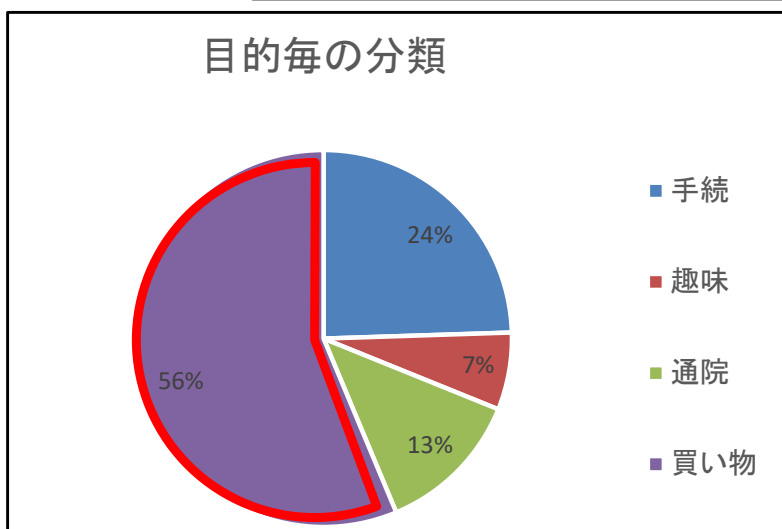
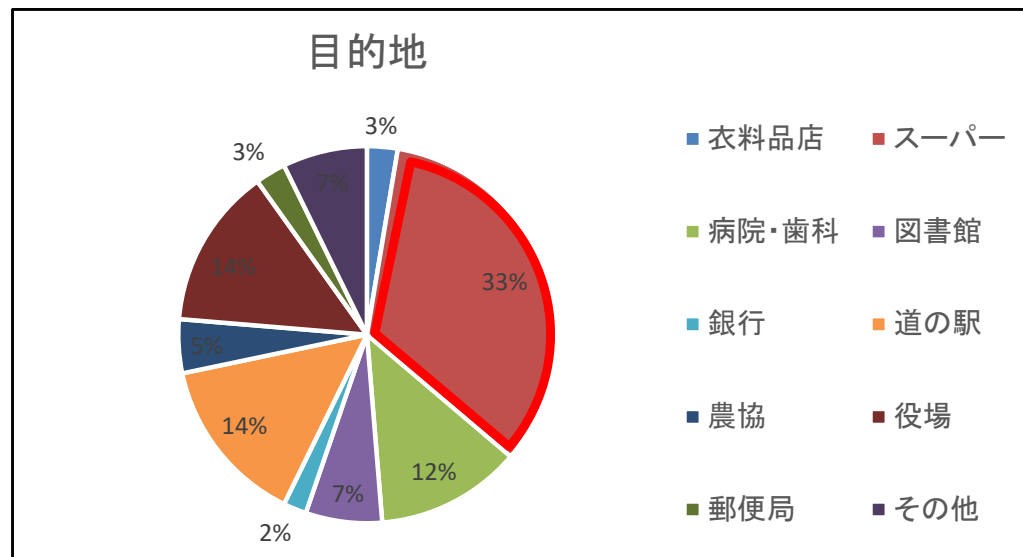
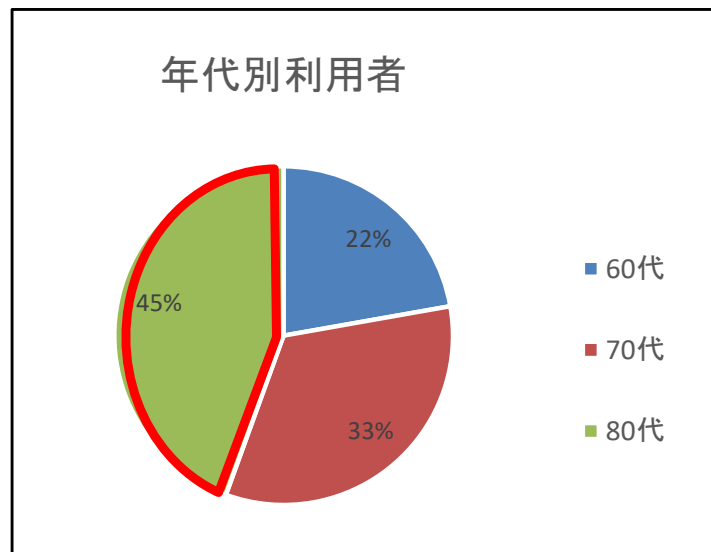


▲X



実験② 高齢者への新たな移動支援と公共交通との接続に係る実証実験

- 利用者の年代は60代～80代であり、80代が45%と最も多い。
- 目的地はスーパーが33%と最も多い。
- 目的毎の分類では、買い物が56%と最も多く、日常生活として利用された。

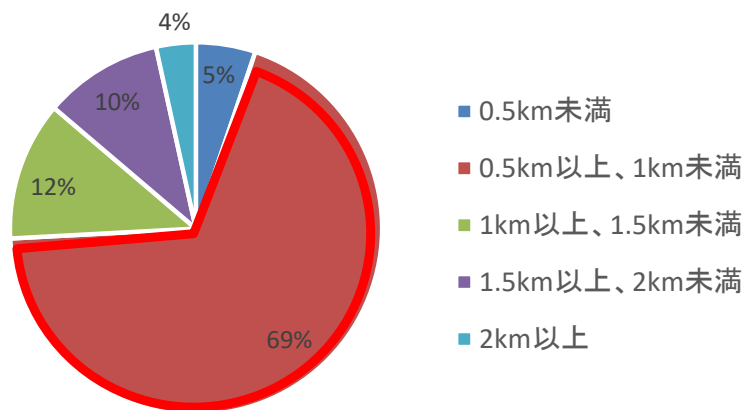




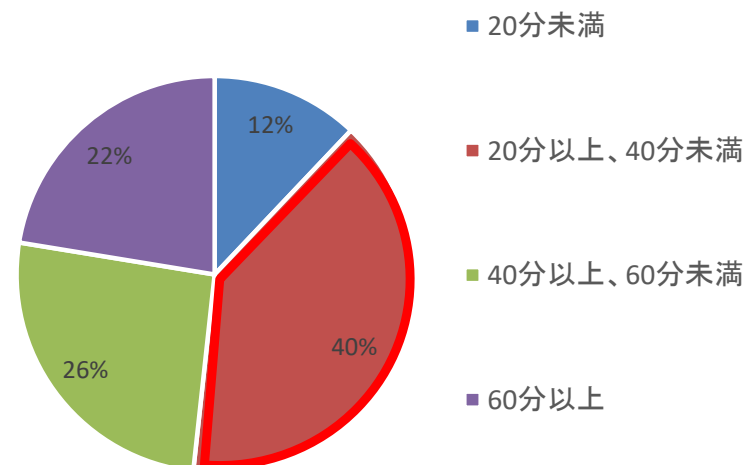
実験② 高齢者への新たな移動支援と公共交通との接続に係る実証実験

- 移動距離は**0.5km以上1km未満が69%**と最も多く、平均で約**0.9km**の移動であった。また、利用時間は**20分以上、40分未満**が最も多く、複数箇所での利用も多く見られた。
- 利用者からは、「快適」、「歩くより楽」という意見もあり、利用者の**身体能力に適したモビリティ**が高齢者の移動支援として活用された。
- 実験区域において、移動目的となる施設が**概ね 1 km範囲**に集約されていたことも、**モビリティの使用範囲として適切**だったと言える。

移動距離



利用時間



◀ 実証実験の様子



実験① カーシェアリング実証実験

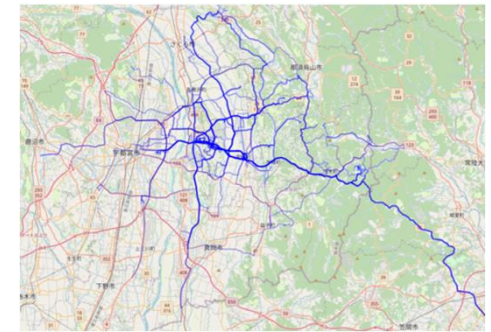
- ・ 芳賀工業団地TCにおける**LRTの2次交通としての需要**を確認。
⇒**町外からの利用**及び芳賀町域を越えた**広域的利用**も見られた。
⇒**需要に適した2次交通の提供**により、更なる**LRT（基幹公共交通）** 利用への**転換**や**利用促進**に繋がるものと考察する。



▲使用車両



▲カーシェアリング窓口



▲移動範囲

実験② 高齢者への新たな移動支援と公共交通との接続に係る実証実験

- ・ 今回の実験区域として、移動の目的となる施設が集約されていたことだけでなく、**歩道が広く整備**されていたため走行しやすいというメリットもあった。 ⇒**モビリティに適した設置箇所**の選定が重要。
- ・ モビリティハブの検証の一つとして、**人が滞留する空間**を創出した。利用者から肯定的な意見が多かったため、公共交通との接続箇所には、モビリティを設置するだけでなく、**賑わいを創出する空間**も合わせて提供していくことが重要。



▲賑わいを創出する空間



▲人が滞留する空間



実験① カーシェアリング実証実験

- JR宇都宮駅周辺では、民間でカーシェアリングを実施しているが、LRTの終点近くの芳賀工業団地TCにおいては、同等のサービス（有償）の提供は困難であり、実装には民間活力を含めた**ランニングコスト**が課題。
- 今回はEV車による実験であったが、EV車の充電スポットが少なく、広域的な移動需要を確認できたものの、長距離の使用は不向き。移動目的地を想定した**EV車の充電スポットの整備**も合わせて行うことが必要。
- 利用者に貸し出す際の手続きに時間を要することや、実験に係る人的負担が多かったことから、本格的な実装にあたっては、公用車を貸し出す**運用面の効率化**が課題。

実験② 高齢者への新たな移動支援と公共交通との接続に係る実証実験

- 移動支援モビリティは、移動手段としての有効性は確認されたものの、町内は集落が**点在**しており、実験箇所であった**町中心部までの移動手段**を確保していくことが必要。
- 町内の公共交通サービスを充実させるためには、**周辺集落から町中心部までの移動手段**や町内における移動支援モビリティの最適な普及箇所、モビリティハブの位置を含めて、**周辺集落（各々の住居）から自動車以外で移動する手法**を検討する必要。

取組予定

- 実験で得られた知見をもとに、①**LRTからの2次交通**及び②**周辺集落の移動手段**、これら観点から当該エリアに最適な交通モードを引き続き検討していく。
- 現在は、**AIオンデマンド交通**の導入を検討している。アプリ等により**町外の方も含め効率的に配車が可能**、時間帯・土日祝日の**運行の拡大**、**効率的な配車**により町内の利用者の増を図るなど、**当地域に適したサービスを構築**を目指す。
- 本実証実験を通じ、**町内立地企業と共通の課題認識**を持つことができ、今後とも解決に向けて**連携していく体制を構築**することができた。民間の技術を取り入れながら、継続的に町の課題解決を図っていく。

令和7年度 収支決算（見込み）について



歳入

(単位：千円)

科 目		決算額	備 考
1	補助金	8,000	道路に関する新たな取組の現地実証実験
合計		8,000	

歳出

(単位：千円)

科 目		決算額	備 考
1	事業費	8,000	・カーシェアリング実証実験 ・高齢者への新たな移動支援と公共交通との接続に係る実証実験
合計		8,000	